



Mit großen Schritten marschiert Fiat Richtung Erdgasmotor.

Schritt nach vorn

Ein Schritt in eine saubere Zukunft des Antriebs? Der Lieferwagen mit Erdgasantrieb kann überzeugen – seine Anschaffung ist allerdings auch ein Rechenexempel.

Hinten sind die Flügeltüren mit einer eigenwilligen Kennung versehen, vorne ist der gewohnte nagelnde Klang eines Dieselmotors verschwunden. Diese Maschine hört sich wie ein leicht kerniger Benziner an, ein Erdgasmotor arbeitet schließlich mit dem identischen Verbrennungsprinzip. Und Benzinern sowie deren Verwandte gönnen italienische Entwickler selbst in einem Lieferwagen einen leicht sportlichen Sound. Ein Hauch von bella macchina gehört zur Seele italienischer Autos, selbst wenn sie Handwerkergerät oder Gemüseketten befördern.

„Natural Power“ prangt auf der Kehrseite des Kastenwagens, der Begriff steht bei Fiat für Erdgasmotor. Die Umweltschonung dieser Kraft der Natur unterstreicht Fiat zusätzlich dezent mit einem blau-grünen Signet. Gas in



Die Kraft der Natur – die Aufschrift deutet am Heck auf den Gasantrieb hin.

jeder Form ist als Treibstoff in Italien gängig. Die Tarife für Benzin und Diesel liegen hoch südlich der Alpen, das macht Erdgas trotz eines deftigen Zuschlags beim Autokauf interessant.

Ausgangsbasis ist beim Doblò Cargo der T-Jet-Benziner mit 1,4 l Hubraum. Er belebt diverse PKW-Modelle der Marke. Umgebaut auf Gasantrieb beläuft sich die Leistung unverändert auf 88 kW (120 PS) und das Drehmoment auf 206 Nm. Das klingt nicht übel, doch nicht nur der Sound, auch die Charakteristik des Erdgasmotors unterscheidet sich fundamental vom Diesel. Zwar verkraftet auch die CNG-Maschine klaglos und laufruhig niedrige Drehzahlen. Wer aber Leistung und Drehmoment sucht, findet beides erst ab dem mittleren Bereich auf dem Tourenzähler. Also heißt



es im buchstäblichen Sinne Gas geben und die Maschine jubeln lassen, dann läuft die Fuhre.

Während der Motor in mittleren Drehzahlen gut am Gas hängt und beim Beschleunigen unartig am Lenkrad zerrt, geht ihm bei höheren Geschwindigkeiten die Puste aus. Dann hat das Triebwerk schon ohne Fracht im Heck wenig zuzusetzen. Wer große Kraftreserven schätzt, sollte die Wahl des Motors gut überdenken.

Tankstellennetz und Reichweite

Angesichts von rund 1.000 Erdgas-Tankstellen in Deutschland müssen Unternehmer und Fahrer sich auch der Spritbeschaffung sicher sein, nach wie vor ist Erdgas ein Fall für Touren vorwiegend rund um den Kirchturm. Hinzu kommt eine überschaubare Reichweite: Beim kurzen Doblò Cargo passen vier Tanks mit zusammen 16,15 kg Erdgas unter die Ladefläche, bei der langen Ausführung sind es bis zu fünf Gastanks

Das Cockpit ist wohlgeformt und ansehnlich verarbeitet, es wirkt jedoch arg düster.

Der Beifahrersitz zeigt Ingenieurskunst: Lehne vorklappen, Sitz tieferlegen – so entsteht zusätzliche Ladefläche.



Das Arbeitsschutz-Portal mit über 35.000 Produkten



BERATER TOOL

Die effektive Online-Beratung

- | | | |
|--------------------|-------------------|------------------|
| ■ 3M | ■ deb/Stoko | ■ Kimberly-Clark |
| ■ Ansell | ■ DS SafetyWear | ■ KNEETEK |
| ■ askö | ■ EKASTU | ■ KROMWELL |
| ■ ATG | ■ ergodyne | ■ Leiber |
| ■ Aug. Schwan | ■ Erich Voss | ■ Lemaitre |
| ■ Azett | ■ Excess | ■ LHD |
| ■ Baak | ■ Georg Schmerler | ■ Lordin |
| ■ Bata Industrials | ■ Greven | ■ M-A-S |
| ■ BIG | ■ HAKRO | ■ MAPA |
| ■ Body Products | ■ Hase Safety | ■ MASCOT |
| ■ Brynje | ■ Hi-Tec/Magnum | ■ MAXGUARD |
| ■ caramba | ■ HERWE | ■ MRUK |
| ■ Centurion | ■ Hugo Josten | ■ OEL-KLEEN |
| ■ Coba | ■ ID IDENTITY | ■ Physioderm |
| ■ daiber | ■ JAH | ■ pka |
| | | ■ precoderm |
| | | ■ promodoro |
| | | ■ PSA |
| | | ■ Remisberg |
| | | ■ Safety Jogger |
| | | ■ Sanita |
| | | ■ Scott Safety |
| | | ■ SIKA |
| | | ■ Söhngen |
| | | ■ Stabilus |
| | | ■ Turbo |
| | | ■ Unico |
| | | ■ Univet |



Die Stünings Medien GmbH ist ein unabhängiger Dienstleister und arbeitet mit über 200 Herstellern zusammen, betreut über 350 Händler und 11 Einkaufsverbände.

Stünings Medien GmbH
Telefon 02151-5100-0
arbeitsschutz@stuenings.de



Darf es etwas mehr sein?

Die gute alte Kaufmannsfrage kommt bei Fiat angesichts des neuen Talento wieder zur Geltung. Der Scudo hatte mehr als zwei Jahrzehnte darauf nicht die richtige Antwort, da zu schlank, zu sehr Van, zu wenig Transporter im Vergleich zu geräumigen Lieferwagen. Der Talento als Abspaltung des Trios Renault Trafic, Opel Vivaro und Nissan NV 300 ist da anders. Mit haar-scharf unter 5 m Länge und mit steilen Wänden ist er schon als Kurzausgabe ganz auf Transporter getrimmt. Der Laderaum ist so austariert, dass drei Europaletten quer unterkommen, wenn auch wegen Ausbuchtungen dann nicht hoch beladen. Die Fracht darf serienmäßig bis zu einer Tonne wiegen. Wer von all dem mehr benötigt, wählt eine lange und aufgelastete Variante, vielleicht zusätzlich ein Hochdach, das hat nicht jeder.

Beim Antrieb ist die Auswahl überschaubar: Diesel, Diesel oder Diesel – sprich ein kompakter Turbodiesel mit 1,6 l Hubraum in vier Leistungsstufen von 70 kW (95 PS) bis 120 kW (145 PS). Ein Twin-Turbo bearbeitet die kräftigste Ausföhrung, macht anständige 340 Nm Drehmoment. Zu tief sacken lassen sollte der Fahrer das Maschinchen nicht, unter 1.500 Touren tut sich wenig. Dann aber reißt der Vierzylinder an, zerrt am Lenkrad und beschleunigt den Transporter vehement. Dessen Karosserie ächzt dabei ein wenig, das Gebälk könnte spürbar solider sein. Der Transporter ist nicht zu lang übersetzt, dreht bei Tempo 100 immerhin rund 2.000 Touren, das verleiht ihm Biss und Antritt.



Viel Ladefläche bei kompakten Abmessungen: der neue Fiat Talento ist ganz auf Transporter getrimmt (Bild oben); die brillenförmigen Instrumente im Cockpit sind typisch Renault

Im Cockpit herrscht währenddessen überraschend Ruhe, der Diesel benimmt sich gepflegt. Von Fiat ist hier vorn allerdings wenig zu sehen. Die brillenförmigen Instrumente mit Lupentacho – typisch Renault. Ebenso die etwas verstreuten Tasten, die mäßigen Sitze. Die kleinen dreigeteilten Außenspiegel mit Zusatzglas in der Beifahrer-Sonnenblende. Auch die Abgasreinigung per Adblue, um die Fiat bei seinen hauseigenen Modellen noch herunkommt. Von Fiat stammen das Markenzeichen im Lenkrad, die eigenwillige Farbkombination aus schwarz und braun im Cockpit des Testwagens sowie die leicht variierte Frontpartie einschließlich des markanten LED-Tagfahrlichts.

Aber was soll's, Transporterkräfte reagieren pragmatisch: Ist der Doblò Cargo zu klein und der Ducato zu groß, dann wird's eben ein Talento. Ihn gibt es als Kastenwagen ab netto 23.430 Euro. Damit sortiert sich Fiat exakt einen Hunderter oberhalb des Originals Renault Trafic und knapp 3.000 Euro unterhalb des kompaktesten Ducato ein. Aber was zählen schon Listenpreise? Auch das gehört zu den Kaufmannsfragen.

mit 22,1 kg. Daraus resultiert eine Reichweite von maximal 300 und 400 km. Gut zu wissen also, dass ein Benzintank mit 22 l Volumen die Kondition streckt. Gas und Benzin werden hinter der gewohnten Tankklappe gebunkert.

Die größere Reichweite spricht für die Wahl des Doblò Cargo mit langem Radstand. Und da Gasbehälter gewichtig sind, liefert Fiat den Lieferwagen automatisch in der höheren Gewichtsvariante. Also dehnt sich der hier gefahrene Gaswagen auf eine Länge von knapp 4,8 m, erreicht 2,5 t Gesamtgewicht und stemmt in Serienausführung 900 kg Nutzlast. Sie sinkt mit der optionalen fünften Gasflasche (Aufpreis 350 Euro) auf 835 kg – immer noch ein stolzer Wert für einen Lieferwagen.

Das trifft auch auf den üppigen Laderaum zu. Mit seinen geraden Wänden ist er nahezu quaderförmig gestaltet und lässt sich – auch dank weit auseinanderstehenden Radkästen – gut ausnutzen. Das Volumen beläuft sich auf stattliche 4,2 m³. Während das Heckportal mit 1.231 mm Breite dem Durchlass zwischen den Radkästen entspricht, fällt die seitliche Schiebetür mit 700 mm knapp aus. Wie nahezu alle Hersteller spart sich Fiat hier ein Extramaß für den langen Radstand und greift auf die Kurzvariante zurück. Praktisch ist die asymmetrisch geteilte Hecktür mit riesigem Bügelgriff und einfacher Erweiterung auf 180 Grad Öffnungsweite. Der breite linke Flügel öffnet zuerst, sinnvoll beim Be- und Entladen am Bordstein.

Das Cockpit: gut, aber dunkel

Ein Abteil weiter vorn sieht es düster aus, was allerdings nur mit der reichlichen Verwendung schwarzer Farbe zu tun hat. Das Cockpit ist wohlgestaltet, aber die Einfärbung muss ein finsterner Gothic-Fan übernommen haben, der zusätzlich ein Faible für Hartplastik pflegt. Freundliche Zeitgenossen werden das Ensemble robust und pflegeleicht taufen. Anheimelnder wirkt die verkleidete Trennwand, sie dämmt Geräusche und verhindert Kälteabstrahlung. Ohnehin gehört zur gehobenen SX-Ausstattung eine umfangreiche Ausstattung mit allerlei elektrischen Helfern, der Mehrpreis von netto 650 Euro ist gut angelegt.

Die Sitzposition passt dank Höhenverstellung ordentlich, den Sitzen selbst fehlt es an körpergerechter Ausformung. Die Instrumente sind markttypisch verspielt und nur mäßig ablesbar – Emotionen statt Fakten. Die Bedienung hat der Fahrer schnell im Griff. Viele kleine Ablagen sind gut, wenige große Fächer eher unpraktisch. Aber ein Turiner Ingegnere hat sich intensiv dem Beifahrerplatz gewidmet: Dessen Lehne lässt sich in die Waagerechte klappen und

Erdgasantrieb: das große Rechnen

Käufer können beim Doblò Cargo zwischen gleich drei Motoren mit identischer Leistung von 88 kW (120 PS) wählen – Benzin, Erdgas und Diesel. Laut Norm schluckt der Fiat rund 5 kg Erdgas im Mix auf 100 km, das sind netto etwa 4 Euro Treibstoffkosten. Der Benziner frisst laut Daten 7,2 l/100 km, macht netto rund 8 Euro/100 km Spritkosten. Beim Diesel belaufen sie sich auf rund 5 Euro/100 km. Zum praktisch preisgleichen Diesel spart der Gas-Fiat also sofort, zum deutlich billigeren Benziner (netto 2.600 Euro) dauert es dagegen rund 60.000 km – der Griff zum Rechenschieber lohnt sich. Fairerweise sollte man aufgrund seiner bulligen Charakteristik auch den nächst schwächeren Diesel mit 74 kW (100 PS) zum Vergleich heranziehen – hier muss man lange 120.000 km fahren, finanziell lohnt sich ein Wechsel also nicht.

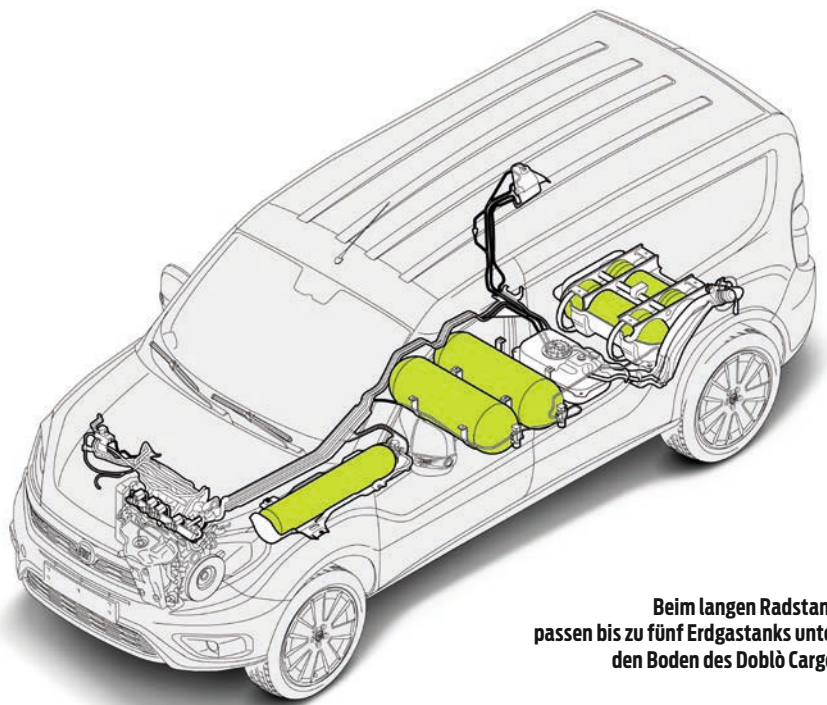
Außer Acht gelassen sind dabei Posten wie Wartung, Versicherung und Gebrauchtwert sowie eventuelle Zuschüsse in dreistelliger Höhe durch Gasversorger bei der Anschaffung. Für die Kalkulation wichtig: Nach derzeitigem Stand ist die steuerliche Begünstigung von Erdgas in Deutschland bis in die Mitte des kommenden Jahrzehnts gesichert. Und wenn der Diesel teurer wird, verschiebt sich die Rechnung sofort.

Hinzu kommt der wesentliche Umweltaspekt. Während Diesel-Fahrzeuge zurzeit heftig unter Beschuss stehen, sind CNG-Motoren fein raus. Stickoxide sind bei ihnen kein Thema, der CO₂-Ausstoß liegt etwa auf dem niedrigen Diesel-Niveau und lässt sich durch Beimischung von Bio-Erdgas aus organischem Material durch den Energieversorger nochmals erheblich senken.

in einen Tisch verwandeln. Das komplette Paket kann der Fahrer nach unten schwenken und erhält somit einen Zusatzplatz für Fracht.

Unterwegs gibt sich der hier unbeladene Fiat recht zivil, das Fahrwerk ist stramm, aber nicht hart, ein Plus des hohen Grundgewichts aufgrund der Gasflaschen. Die Lenkung spricht auf kleinste Bewegungen an, der Lieferwagen wirkt überraschend agil. Dank der Knubbelnase lässt sich auch der vordere Abschluss der Karosserie erahnen. Der Blick nach hinten ist weniger hilfreich: Zwar verfügen die Außenspiegel über zusätzliche Weitwinkelgläser, doch sie sind starr und zeigen großen Fahrern nur Bürgersteigkante oder Mittelstreifen.

Das aber sind heute Nebenaspekte, hier geht es um die Wahl des richtigen Treibstoffs.



Beim langen Radstand passen bis zu fünf Erdgastanks unter den Boden des Doblò Cargo.

Der Erdgasmotor ist temperamentvoll, jedoch kein Muskelprotz. Wer es eilig hat, viel schleppen muss und womöglich die Anhängelast von einer Tonne ausnutzt, sollte über einen Diesel nachdenken. Hinzu kommt viel Rechnerei. Netto 20.680 Euro kostet der Fiat Doblò Cargo als Langversion mit gehobener Ausstattung. Ein feiner Lieferwagen, aber kein billiger Lieferwagen. Zum Fahren mit Erdgas gehört ebenfalls eine Prise Enthusiasmus. Vielleicht aber auch Voraussicht: Denn angesichts möglicher Einfahrbeschränkungen in Städte kann es wichtig werden, die Wahl des Motors neu zu kalkulieren und nicht wie gewohnt automatisch zum Diesel zu greifen

Randolf Unruh

Praktisch ist die asymmetrisch geteilte Hecktür mit riesigem Bügelgriff. Der breite linke Flügel öffnet zuerst, sinnvoll beim Be- und Entladen.

TEPE SYSTEMHALLEN

Satteldachhalle Typ SD15 (Breite: 15,04m, Länge: 21,00m)

- Traufe 4,00m
- Firsthöhe 6,60m
- mit Trapezblech, Farbe: Aluzink
- incl. Schiebetor 4,00m x 4,20m
- feuerverzinkte Stahlkonstruktion
- incl. prüffähiger Baustatik

Mehr Infos

Aktionspreis

€ 27.900,-

ab Werk Buldern; excl. MwSt.

Schneelastzone 2, Windzone 2, a. auf Anfrage

www.tepe-systemhallen.de · Tel. 0 25 90 - 93 96 40

Heinz Schutz GmbH
D-27308 Kirchlinteln
Tel. 04237/ 93 11-0

www.schutz-fahrzeugbau.de

DIE TRANSPORTER AUFBAUPROFIS